

地本業務ニュース

JR 東海労・静岡地方本部

NO.6 2013年2月27日発行者：JR 東海労静岡地方本部 山本繁明

ダイヤ改前業務委員会開催！！

2月26日、地本はダイヤ改正前業務委員会を開催し共通する問題と各職場からの切実な要求について、会社から回答を受け議論しました。相変わらずの回答「暖簾に腕押し・糠に釘」に怒りを覚えましたが、組合員の「声」を少しでも実現するため、これからも粘り強く「申し入れ」を継続していきます。回答と議論の内容は、以下のとおりです。

1、共通する要求について

①順方向乗継時分を車掌乗務列車で2分、ワンマン列車で2分30秒以上とすること。

回答：そのような考えはない。必要な時分は確保している。

②折返し乗継時分を車掌乗務列車で7分、ワンマン列車で8分以上とすること。

回答：そのような考えはない。必要な時分は確保している。

③折返し乗継時分が車掌乗務列車で5分、ワンマン列車で6分以下の場合は電話乗継とすること。

回答：そのような考えはない。基本は対面乗継であるが、両数・ホームの混雑具合を考慮し必要な箇所は電話乗継を指定している。

④繁忙期、土休日、イベント開催等におけるワンマン列車は車掌乗務列車とすること。

回答：お客様のご利用状況により、必要な列車については車掌乗務とする。

⑤ワンマン列車に車掌が便乗する場合は特改とすること。

回答：そのような考えはない。お客様のご利用状況等を勘案して、車掌の特別改札は指定している。

⑥出区点検に要する時間を3両以下は15分、6両以下は20分、それ以上は2両につき5分を確保すること。

回答：そのような考えはない。点検に必要な時分は確保している。

⑦出区点検後、東京（国府津、富士）方に進出する列車はエンド交換の時間を確保すること。

回答：必要な時分は確保している。

⑧日勤行路の終了時刻を19時までとすること。

回答：そのような考えはない。行路作成にあたっては、様々な要素を総合的に勘案し行路ごとのバランスなども考慮し、乗務割作成規定に則って作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

2、各運輸区の要求について

（1）沼津運輸区

①152行路の2537G、168行路の2539G国府津～御殿場駅間に特改車掌を乗務させること。

回答：そのような考えはない。お客様のご利用状況等を勘案して、車掌の特別改札は指定している。

②国府津駅の引上3区までの指定通路の整備が非常に悪い。傷害事故に繋がる危険があるため十分な整備をすること。

回答：他会社の財産であり、設備の改修等を当社単独で行うことは出来ない。尚、当該通路の現状が直ちに障害事故に繋がる状況であるとは、考えていない。

③167行路2524M～2523Mは長時間の乗務になるため国府津駅で段落ちなどの見直しをすること。

回答：そのような考えはない。行路作成にあたっては、様々な要素を総合的に勘案し行路ごとのバランスなども考慮し、乗務割作成規定に則って作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

④野生動物対策（徐行）の列車の運転時分を30秒増とすること。

回答：そのような考えはない。

⑤ポイントの分岐側から発車する列車は15秒増とすること。尚、山北→谷峨、谷峨→駿河小山、駿河小山→足柄、足柄→御殿場については30秒増とすること。

回答：そのような考えはない。必要な時分は確保している。

⑥ATS-PT要注意駅から発車する列車は15秒増とすること。

回答：そのような考えはない。必要な時分は確保している。

（2）富士運輸区

①68行路3747M～3640Mは夕食時間が少ないため見直しをすること。

回答：そのような考えはない。行路作成にあたっては、様々な要素を総合的に勘案し行路ごとのバランスなども考慮し、乗務割作成規定に則って作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

②81行路3740M～便3638Gは夕食時間が少ないため見直しをすること。

回答：そのような考えはない。行路作成にあたっては、様々な要素を総合的に勘案し行路ごとのバランスなども考慮し、乗務割作成規定に則って作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

③ 65 行路 3638G、71 行路 3636G は通勤通学の時間帯となるため車掌乗務列車とすること。

回答：そのような考えはない。必要な列車については車掌乗務とする。

(3) 静岡運輸区

① 3 行路 4371M～4001M は長時間の乗務となるため見直しをすること。

回答：そのような考えはない。行路作成にあたっては、様々な要素を総合的に勘案し行路ごとのバランスなども考慮し、乗務割作成規定に則って作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

② 6 行路 141M～150M は長時間の乗務となるため見直しをすること。

回答：そのような考えはない。行路作成にあたっては、様々な要素を総合的に勘案し行路ごとのバランスなども考慮し、乗務割作成規定に則って作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

③ 29 行路 910M～432M は明け行路が長いいため 145M を静岡で乗継とし勤務終了とすること。

回答：そのような考えはない。行路作成にあたっては、様々な要素を総合的に勘案し行路ごとのバランスなども考慮し、乗務割作成規定に則って作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

(4) 浜松運輸区

① 111 行路 912M～108F は長時間の乗務となり、朝食時間が少ないため見直しをすること。

回答：そのような考えはない。行路作成にあたっては、様々な要素を総合的に勘案し行路ごとのバランスなども考慮し、乗務割作成規定に則って作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

② 128 行路 144M～743M は長時間の乗務となり、朝食時間が少ないため見直しをすること。

回答：そのような考えはない。行路作成にあたっては、様々な要素を総合的に勘案し行路ごとのバランスなども考慮し、乗務割作成規定に則って作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

③ 豊橋駅の上り本線以外から発車する場合は二川駅までの運転時分を 5 分 45 秒とすること。

回答：そのような考えはない。必要な時分は確保している。

組合：順方向の乗継時分だが、乗務員としては焦らずに余裕を持って作業が行えるように最低 2 分が必要(ワンマンは 2 分 30 秒)と要求したが、会社は現行の時分で充分であると本当に考えているのか？
確実に基本動作を実行する時分が設定されているのか？改正後にも 1 分の乗継列車があるが、遅れた場合回復運転をしなければなら

ないのか？

会社：遅れを気にせずに、運転を継続してくれればそれでよい。

組合：新幹線を含めて接続に影響が出てもよいのか？

会社：回復運転が出来ればしていただきたいが、無理な回復運転は絶対しないしてほしい。

組合：現行の乗継時分で定時発車が出来るとの認識か？実際に遅れはないのか？遅れて苦情を受けるのは、駅社員と乗務員だ！

会社：必要な時分は確保している。

組合：到底納得できない。折り返し時分の確保についても、十分な時分を確保しているとの回答だが？

会社：必要な時分は確保している。

組合：問題なのは、無人駅(鰺沢駅)の折り返しだ！収札をして車内点検を行い、エンド交換をやる。最低でも8分は必要だ！

会社：必要な時分は確保している。問題ない。

組合：電話乗継で、必要な箇所は指定しているとの回答だが全ての列車で電話乗継とはならないのか？基本は対面乗継とあるが、なにか特別な理由があるのか？

会社：対面乗継の考え方については、厳正な乗継交代の実施により事故防止及びお客様に安心感を与えるために、必要なものであると考えている。

組合：電話乗継は基本ではないのか？安全上問題があるのか？厳正な乗継交代が出来ないのか？時間が無いので、仕方なく指定している

との認識でよいか？

会社：電話乗継は基本ではない。必要に応じて指定している。

組合：必要に応じて指定しているのであれば、我々の要求どおりに乗継時分に余裕が無い場合(5分・ワンマン6分以下)は、電話乗継にすること！

会社：そのような考えはない。あくまでも基本は対面乗継である。必要な時分は確保している。

組合：実際に遅れが発生しているのではないか！そのため、再三に渡り要求を出しているのだ！見直しを求める！

会社：そのような考えはない。必要な時分は確保している。貴側の主張は主張として、聞いておくが必要な時分は確保している考えに変わりはない。

組合：お客様に安心して快適にご利用いただくためにも、必要な時分を確保することは重要ではないのか？

会社：そのような考えはない。必要な時分は確保している。

組合：会社の規程と指示によって、スイッチ整備には以前より時間を要している。これについても現行の時分で充分であるとの判断か？
出区にかかる時分を明らかにすること！

会社：ここでは明らかにしない。必要な時間は確保している。

組合：イベント・土休日等の対応は、会社として十分な対応が出来ているのか？

会社：必要な対応はしている。

組合：イベント列車や地域の開催事項に対して、十分な対応は出来ているのか？

会社：必要な対応はしている。必要な列車の増発及び車掌乗務などの対策はしている。お客様のニーズに合わせての対応はしっかりと出来ている。

組合：会社の主張は、お客様の対応だけではないか！我々が言っているのは現場の対応だ！社員にお任せではないか！苦情があれば、報告書を書かされるのは乗務員だ！

会社：会社は、運転士とか車掌とかは考えてはいない。予定されていない波動的な案件に対しては、対応の使用がない。予定された案件に対しては、乗務員に負担の無いように対応していると認識している。

組合：これからも、地域の情報を綿密にして乗務員に負担の無いようにする事。

会社：了解した。それについては貴側の要求を踏まえ、地域の情報を綿密にして対応する。

組合：車掌の、便乗と特改乗務は勤務で違いがあるのか？又、手当に違いがあるのか？無ければ、何故に乗務を指定しているのか？

会社：取扱い等に関しては手当も含め変更はない。会社は、ワンマン列車としてなにも問題がないので指定している。あくまでも行路作成上ワンマン列車として運転しているので、取扱いについては変更の考えはない。

組合：特改行路に出来ない理由があるのか？会社としても、効率性(収入)を考えるのであればワンマン列車の車掌便乗より、特改乗務とした方が良く考えるがどうか？

会社：車掌乗務列車とする必要がないと判断したためである。行路作成上、必要がないと認めたので便乗指定とした。

組合：出区点検についても見直す考えはないとしているが、出区点検終了後に東京方へ出区する場合と神戸方へ出区する場合では、点検に要する時分が変わると思うがどうか？

会社：それについては、既に加味している。中身についてはここでは明らかにしない。

組合：会社の回答を聞いていると、時間に関しての我々の主張はなんら繁栄されていない！お互い貴重な時間を要して議論しているのだから、相互に前進出来る話をするべきだ！

会社：・・・・・・・・

組合：遠距離通勤について解消の考えはないのか？本人の家庭事情と在宅休養時間を踏まえ、真摯な回答を求める！

会社：静岡運輸区では解消出来ている。

組合：限定ではなく、すべての職場での解消を要求している。会社は、スキルアップなどと称して言い訳しているが、社員の立場で働きやすい環境を整備する事又、東海労に対する嫌がらせは直ちに止めること！

会社：そのような認識はない。

組合：国府津の通路に対しては、安全に問題がないとの認識でよい
か？実態(安全通路が乗務靴を持って歩行困難なため、やむを得ず
線路の中を歩行している)は把握しているか？

会社：・・・

組合：安全の確保は非常に大切と考える。他会社の設備ということ
理由に改修出来ないとの回答は問題である。事象があつてからでは
遅いと思うが？ダイヤ改正後は、引き上げ3区に留置する運転士が
詰所に戻り、出区する運転士が詰所から引き揚げ3区まで出向くこ
とになっている。何故、このようなダイヤ作成を会社が認めている
のか納得のいく回答を求める！

会社：調査する。

組合：明けの場面の長時間乗務について、睡眠時間が充分であっても
なかなか厳しい。改正の考えはないのか？乗りっ放しの解消を求め
る。特にトイレタイムを確保すること。

会社：そのような認識はない。乗務割作成規定に則って作成している。
他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

組合：御殿場線に関しては、野生動物に対する運転時分は以前と同様
にとっていないのか？

会社：身延線に対しては時分を確保しているが、御殿場線に関しては
現行のままである。徐行箇所については従来どおりに運転して
もらいたい。

組合：東海道線では副線から発車する場合と、身延線・御殿場線では

ポイント通過まで 2 ノッチ運転としている。先般、速度制限違反があり安全対策について会社が対策に四苦八苦しているのはこちらも了解しているが、ポイントまでの距離が長い箇所の運転時分は確保出来ているのか？又、それに対する ATS-P の設置は万全か？

会社：必要な時分は確保している。現行のままで問題はない。

組合：浜松の要求で、豊橋から発車する列車で本線以外から二川までの運転時分は現行 5 分 15 秒であるがとても定時運転は無理である。必要な運転時分を確保する事！

会社：無理な回復運転はしないでもらいたい。あくまでも安全最優先で、業務にあたられたい。

組合：我々としては、無理な要求を申し入れているとは思っていない。繰り返しになるが、職場で働く社員の要求(問題点)を訴えている！会社は現場で働く社員の苦悩をしっかりと把握して、要求に対して、真摯に回答する事！

会社：誠実に回答している。

以上